



Bien prendre en compte les déplacements à vélo dans la gestion des travaux

Malgré une réglementation de Nantes Métropole sur la manière de gérer les abords de chantier, on constate très fréquemment une mauvaise prise en compte des déplacements piétons et cyclistes.

Que les travaux soient le fait des collectivités locales ou d'acteurs privés, les personnes à vélo sont souvent empêchées de passer, contraintes à un long détour, soumises à des conditions inconfortables voire dangereuses, notamment du fait d'une réinsertion mal gérée au milieu du flux motorisé. Le domaine cyclable est souvent la variable d'ajustement de chantiers qui s'en servent comme d'une zone de stockage ou de barriérage.

C'est donc sans surprise que, dans le Baromètre des villes cyclables 2021, Nantes Métropole obtienne sa deuxième pire note (sur 32 questions) à l'interrogation suivante : « Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée ». Avec 2,5/6 cet item est évalué comme clairement « défavorable » à la pratique.

Cette note propose donc des pistes pour faire le point sur les dispositions existantes et les préconisations de Place au Vélo Nantes, pour tenter d'améliorer la situation.

Table des matières

1.	Le contexte juridique et politique :	2
1.1.	Les autorisations d'occupation de l'espace public.....	2
1.2.	Les règles sur la manière de gérer les travaux.....	2
1.3.	Engagements politiques.....	2
2.	Bonnes pratiques dans la gestion des chantiers.....	3
2.1.	Information des usagers.....	3
2.2.	Dialogue avec les experts d'usage.....	3
2.3.	Choix de la solution.....	3
2.4.	Matériels.....	3
2.5.	Nécessité de réduire la vitesse.....	4
3.	Que faire si l'on constate une mauvaise gestion des chantiers ?.....	4
	Observer et décrire la situation.....	4
3.1.	Contester les autorisations accordées aux chantiers privés.....	4
3.2.	En appeler à la responsabilité politique et à l'image de l'entreprise gérant les travaux.....	4

1. Le contexte juridique et politique

1.1. Les autorisations d'occupation de l'espace public

En cas de chantier privé, si les travaux empiètent sur la voie publique, des autorisations doivent être délivrées :

- s'il y a occupation de l'espace public routier il doit y avoir une demande déposée au pôle.
- s'il y a dépôt d'une clôture, de gravât ou autre cabane de chantier il doit aussi y avoir une demande auprès de la maison de la tranquillité. Le cas échéant cette occupation est en effet facturée, cf. ici : https://maisontranquillite.nantes.fr/files/live/sites/mtp/files/pdf/Tarifs/Tarifs_ODP_travaux/Tarifs_2022_ODP.pdf
- s'il y a entrave à la circulation des piétons, vélo ou autres véhicules il doit aussi y avoir une demande d'arrêt de circulation auprès de la commune.

Il n'y a pas à notre connaissance de plateforme en ligne qui permettrait de consulter les autorisations accordées. Cependant, par mesure de publicité, ces documents, et notamment l'arrêt de circulation, devraient être mis à disposition des riverains et usagers, sur site.

1.2. Les règles sur la manière de gérer les travaux

Certains documents réglementaires imposent une bonne gestion des aménagements cyclables à charge des intervenants en cas de travaux.

L'article 58.3 du règlement de voirie de Nantes Métropole¹ prévoit des dispositions particulières pour les cyclistes :

- soit de **reconstituer un aménagement cyclable (minimum 1,20m) sur la chaussée** en préférant la continuité cyclable aux places de stationnement et à l'aide d'un balisage temporaire. Un régime de circulation alterné peut être mis en place si nécessaire.
- soit d'**aménager un espace mixte piéton** cyclistes sur le trottoir ou la chaussée avec les piétons prioritaires
- soit d'**intégrer les cycles dans le trafic général** à l'aide d'un biseau pour assurer une réinsertion progressive, d'un dispositif pour permettre au cycliste de descendre ou monter sur la piste de façon sécurisée et un abaissement de la limitation à 30 km/h sur la zone de chantier.

Une déviation balisée par des panneaux KD22b doit être mise en place si aucune solution n'est possible ci-dessus et que le flux cycliste est trop important.

L'intervenant doit également **nettoyer les abords du chantier** pour rendre la chaussée praticable mais aussi veiller au **bon positionnement des panneaux** qui pourraient faire obstacle.

Les collectivités sont également soumises à **l'instruction interministérielle sur la sécurité routière** du 6 novembre 1992² qui stipule les mêmes règles que celles citées ci-dessus dans son article 131 sur les chantiers mobiles.

1.3. Engagements politiques

Au-delà de cette réglementation, voici les actions où Johanna Rolland et Julies Laernoës s'étaient engagées aux municipales de 2020 qui peuvent s'appliquer à la gestion des travaux :

- Action 3 : Former l'ensemble des technicien.ne.s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement
- Action 8 : Maintenir le réseau cyclable avec un soin prioritaire : nettoyage régulier des feuilles et débris, remplacement des panneaux de signalisation endommagés, entretien régulier de la peinture... **Proposer des itinéraires de déviation sécurisés en cas de travaux sur le réseau cyclable**

¹ éléments tirés du règlement de voirie de Nantes Métropole <https://metropole.nantes.fr/files/pdf/espace-public/reglement-travaux-voirie.pdf> p.57

² http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_8ePARTIE_vc20120402_cle59cc34.pdf p.28

2. Bonnes pratiques dans la gestion des chantiers

2.1. Information des usager.ère.s

Informez en amont les usagers en amont (boîitage, affichage sur site...) en mentionnant les bénéfices attendus des travaux et les aménagements / changements de circulation prévus pour faciliter les itinéraires pendant les travaux.

Pendant les travaux, fléchez lisiblement un itinéraire continu. Si le changement d'itinéraire est important ou comporte un cul-de-sac, il est particulièrement important d'éditer pour l'occasion des panneaux directionnels orientant vers les principaux pôles générateurs de déplacement (école, commerces...), les lieux (rue, quartier), ou les restrictions (trafic de transit, résident.e.s uniquement, accès école uniquement...).

2.2. Dialogue avec les expert.e.s d'usage

Si une voie cyclable est impactée, sollicitez les représentant.e.s d'usager.ère.s cyclistes en cas de doute sur la solution à mettre en place.

2.3. Choix de la solution

- a) gestion du cheminement cyclable sur la chaussée :
 - s'il reste au moins 1m20 de largeur de voie empruntable hors de l'emprise au sol des travaux, favoriser la continuité de la voie cyclable, avec si possible séparation physique (des travaux et, le cas échéant, de la circulation motorisée), insertion progressive en biseau et sans marche (vue à niveau 0) ;
 - si pas de voie séparée possible, étudier la faisabilité d'une réduction et limitation de la circulation motorisée, et envisager la mise en place d'une bande cyclable sans séparation, marquée au sol + signalisation verticale, avec insertion progressive en biseau et sans marche, ou a minima légitimation de la place des cyclistes sur la chaussée à l'aide d'une trajectoire cycliste matérialisée au sol (chevron et figurines cyclistes³, écartés du bord droit de la chaussée en section courante).
- b) si pas de possibilité sur chaussée, déviation temporaire sur le trottoir ;
 - s'il y a plus de 3 m disponibles sur le trottoir hors de l'emprise des travaux, séparer une voie cyclable par des barrières longitudinales ;
 - si la largeur du trottoir hors de l'emprise des travaux est comprise entre 2 et 3 m, étudier la possibilité d'une voie cyclable avec ou sans barrière de séparation selon la situation
- c) si pas de passage possible sur la zone en travaux : baliser suffisamment en amont un itinéraire de remplacement qui se doit d'être :
 - balisé et fléché avec des directions usuelles,
 - marqué au sol et signalé verticalement,
 - avec modération des vitesses motorisées si trafic mixte,
 - complété d'une carte explicative en début de déviation.

2.4. Matériels

- a) le barriérage et les différents éléments de signalisation, notamment à l'abord d'une tranchée ou lorsqu'ils coupent une voie de circulation, doivent être équipés de réflecteurs et (sauf si, mais c'est rarement le cas, l'éclairage public est suffisant) d'un signal lumineux.
- b) l'emprise au sol des panneaux etc. (notamment sac de sable ou lest en plastique) ne doit pas empiéter sur la voie cyclable et doit être rendu visible. Sur le bord d'une voie cyclable, les éventuels rebords ne doivent pas être plus haut que 5 cm au risque de chute par collision avec les pédales. Le cas échéant, prévoir une distance de sécurité.
- c) si plaque métallique pour recouvrir une tranchée : biseauter les angles de la tranche

³ Cf. Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.

- d) éviter les traversées de câbles, et le cas échéant garantir avec une grande attention la visibilité du dispositif de franchissement, qui occasionne à coup sûr un inconfort important et un risque de chute. Selon la hauteur il peut même s'avérer un franchissable sans pieds à terre.

2.5. Nécessité de réduire la vitesse

Notamment en cas de mixité du trafic, bien penser à indiquer une réduction de la vitesse à 30km (ou moins selon les cas), et le cas échéant placer des dispositifs physiques pour garantir le respect de ces mesures par les motorisés.

3. Que faire si l'on constate une mauvaise gestion des chantiers ?

3.1. Observer et décrire la situation

Il peut être pertinent d'effectuer une visite technique sur site, pour vérifier et prendre note (photos à l'appui) d'un éventuel non-respect des règles mentionnées dans le règlement (et notamment : 1m20 de passage minimum, nettoyage des abords du chantier "pour éviter que la chaussée ne soit rendue glissante ou inconfortable", "mise en place d'une signalisation temporaire de chantier"). Ces éléments étayeront l'avis qui pourra être envoyé à la Métropole et aux personnes responsables.

3.2. Contester les autorisations accordées aux chantiers privés

- Il est précisé par Nantes Métropole que *"aucun équipement ou ouvrage ne donnera lieu à autorisation d'implantation s'il est susceptible, de par sa présence, sa nature, sa forme, ses dimensions, ses couleurs de porter atteinte à la sécurité des usagers, aux fonctionnalités de la voirie, (...)"* ce qui pourrait donner fondement à une éventuelle contestation si effectivement la circulation à vélo est perturbée.
- *"L'inexécution de cette prescription entraîne le retrait de l'autorisation, indépendamment des mesures qui peuvent être prises, aux frais du bénéficiaire de l'autorisation ou de l'occupant pour supprimer les ouvrages ou remettre en état les lieux"*
- le règlement « travaux voirie » de NM donne plus de précisions sur ce qu'il est attendu en termes d'accommodement pour les cyclistes; p. 58 et pp.100-102 : <https://metropole.nantes.fr/files/pdf/espace-public/reglement-travaux-voirie.pdf>

3.3. En appeler à la responsabilité politique et à l'image de l'entreprise gérant les travaux

Indépendamment du respect ou non du règlement *stricto sensu*, un appel à une amélioration de la situation, auprès de la structure responsable des travaux (qui peut avoir intérêt à soigner son image publique), ainsi qu'auprès du pôle et des élu.e.s de la commune et/ou de la métropole peuvent permettre d'améliorer les choses.

Si le dossier est bloqué, une action militante (par exemple : dépôt d'un panneau « Ici on met les cyclistes en danger ») et/ou une communication sur les réseaux sociaux peuvent être envisagés en appui aux demandes transmises aux responsables.

Exemple de création de panneaux pour le boulevard de la Chauvinière en Septembre 2021



Quelques exemples :

Le vélo des @anges_heureux

Gestion des travaux à #Nantes... (rue Bodiguel)

J'ai pas bien compris le sens de la signalisation pour les 🚲 !? 🤔

Cc @nm_travaux
Cc @NantesMetropole



